

rapide. Il est vrai que ces chemins de fer n'arrivent pas actuellement à Halifax, mais avec une entente ou une autre c'est une chose facile à faire et il faudra qu'elle se fasse finalement. Ces lignes de chemins de fer, traversant le continent de l'Atlantique au Pacifique, en correspondance avec un bon service transatlantique, créeraient un commerce nouveau immense entre l'Europe et l'Orient.

Pour développer convenablement ce commerce, il sera nécessaire de profiter du port d'Halifax. L'augmentation possible et probable du commerce entre l'Europe et l'Australie, l'Orient, l'ouest du Canada et des Etats-Unis devrait apporter un trafic suffisant à tous nos ports de l'Atlantique et les rendre aussi importants que les ports américains.

On dira que l'on ne pourra pas obtenir assez de fret à Halifax pour assurer le succès d'une ligne rapide transatlantique. Permettez-moi d'abord de dire que l'on a besoin d'un volume de fret limité, car les passages, le service des postes, les vivres, le charbon, etc. prendront une partie considérable de la place disponible. C'est l'avis d'armateurs canadiens compétents que pour un service de ce genre l'espace disponible pour le fret sera si recherché qu'on obtiendra immédiatement tout le trafic nécessaire. De plus la courte durée du voyage par mer attirera à cette ligne le fret de toute première classe et particulièrement celui des produits de nature périssable. Il y aura aussi une économie dans l'intérêt et dans l'assurance maritime pour qu'un navire de la ligne transatlantique d'Halifax fera le travail de deux sur la ligne de New-York. Une personne qui est considérée comme un expert dans les questions de navigation au Canada, disait que le coût de l'exploitation d'un service rapide entre Halifax et Liverpool serait de la moitié de celui de toute ligne concurrente entre Liverpool et New-York. La traversée rapide de l'océan en quatre jours avec deux et peut-être trois chemins de fer transcontinentaux convergeant vers Halifax, devrait attirer en passagers et en fret assez de trafic de première classe pour permettre facilement deux départs hebdomadaires de navires faisant 25 nœuds. Des armateurs ont fait remarquer de plus que si nos chemins de fer pouvaient faire circuler leurs trains de voyageurs le long des quais des navires à Halifax pour permettre aux passagers d'embarquer directement, cela augmenterait de beaucoup la popularité de la ligne et les économies que cela permettrait de faire aux voyageurs seraient considérables. A ce propos le port de New-York est considéré comme très cher, parce que les voyageurs y sont retenus plus d'un jour au départ et à l'arrivée.

M. MACLEAN (Halifax).

Il y aurait encore une économie sur l'intérêt du capital placé dans les navires, dans les dépenses de charbon et dans tout ce qui fait partie des déboursements d'une ligne de navigation. Si Halifax devenait port franc, les dépenses de pilotage, les frais de port et d'éclairage seraient supprimés, et cela diminuerait beaucoup les frais d'exploitation et je crois que l'expérience prouvera qu'Halifax sera le port le meilleur marché pour la navigation transatlantique.

M. RHODES: L'honorable député a-t-il des chiffres montrant la différence des tarifs d'assurance entre New-York et Halifax?

M. MACLEAN: (Halifax): Je regrette de dire que je ne les ai pas. D'autres ports canadiens ont naturellement leurs partisans. Il y a parmi les hommes d'expérience du Canada une opinion qui tend à prévaloir et d'après laquelle le port d'Halifax serait le meilleur port sur l'océan Atlantique. Nous avons l'avantage d'avoir les avis de personnes qui auraient pu être naturellement prédisposées en faveur d'autres ports et je désire faire insérer dans les débats l'opinion exprimée par quelques-uns d'entre eux dans le passé.

M. Robert Reford, de Montréal, un homme très bien connu et très expérimenté dans les questions de navigation, disait ce qui suit, il y a quelques années, en parlant du port d'Halifax:

Entrenez un service de dépêches et de passagers entre le Canada et la Grande-Bretagne, non seulement aussi bon qu'entre New-York et la Grande-Bretagne, mais bien meilleur car je crois que Dieu et la nature lui ont fourni les moyens de le faire en lui donnant le port d'Halifax de beaucoup supérieur au port de New-York ou à tout autre des Etats-Unis, plus près de 700 milles de l'Angleterre que New-York, immédiatement sur l'océan, et avec une ou deux améliorations peu coûteuses, accessible de jour et de nuit, l'hiver et l'été, à tout moment de la marée et dans tous les temps avec, je crois, une sécurité absolue et sans aucun retard.

Vous pouvez vous étonner de m'entendre parler si fortement en faveur d'Halifax comme d'un port ouvert toute l'année pour le service des postes du Canada et il est bon de vous dire que je le fais au point de vue strictement canadien, tous mes intérêts canadiens sont ici à Montréal et je n'en ai aucun à Halifax; en encourageant cette grande entreprise, je n'ai pas de cause particulière à servir. C'est un projet canadien.

Il y a quelques années, la chambre de commerce de New-York recommanda au Board of Trade d'Halifax un certain M. Monk pour faire une étude des besoins du port d'Halifax et ce monsieur s'est ex-